



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



Veröffentlichungsnummer: **0 413 949 A1**

12

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

21 Anmeldenummer: **90113534.3**

51 Int. Cl.⁵: **B60T 8/32**

22 Anmeldetag: **14.07.90**

30 Priorität: **25.08.89 DE 3928109**

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
27.02.91 Patentblatt 91/09

84 Benannte Vertragsstaaten:
AT DE FR GB IT SE

71 Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**
Postfach 10 60 50
D-7000 Stuttgart 10(DE)

72 Erfinder: **Maisch, Wolfgang, Dr. Dipl.-Ing.**

Elbinger Weg 4

D-7141 Schwieberdingen(DE)

Erfinder: **Steinhauser, Walter, Tech.**

Hermann-Essig-Strasse 106

D-7141 Schwieberdingen(DE)

Erfinder: **Kaes, Guenter, Ing.**

Markelsheimer Strasse 70

D-7000 Stuttgart 40(DE)

Erfinder: **Stegmaier, Alwin, Ing.**

Waverly Place Circle 2A

Charleston, SC 29418(US)

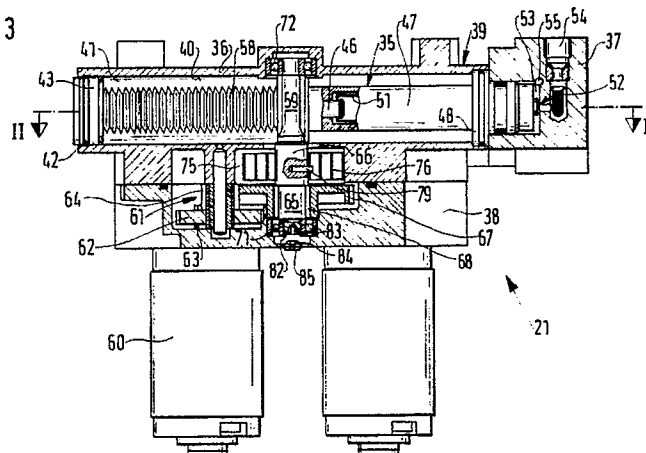
54 **Elektromotorisch antreibbarer Druckerzeuger für eine hydraulische Fahrzeug-Bremsanlage.**

57 Der Druckerzeuger (35) weist einen Plungerkolben (46) auf, welcher in einen mit Bremsflüssigkeit gefüllten Zylinder (47) eintaucht und mit einer Zahnstange (58) verbunden ist. Für den Vortrieb des Plungerkolbens (46) ist ein elektrischer Antriebsmotor (60) vorgesehen, welcher über ein Zahnradgetriebe (61) ein mit der Zahnstange kämmendes Ritzel (59) antreibt. Für den Rücktrieb des Plungerkolbens (46) dient eine einerseits an der Ritzelwelle (66) angreifende und andererseits am Druckerzeugergehäuse (39) abgestützte Spiralfeder (76). Durch die Verwendung der Spiralfeder (76) ist eine kurze axiale

Baulänge des Druckerzeugers (35) erzielbar. Außerdem ist ein Freilauf (68) im Antriebsstrang zwischen dem Motor (60) und der Zahnstange (58) vorgesehen. Dieser bewirkt eine Entkopplung von Zahnradgetriebe (61) und Antriebsmotor (60), wenn die Zahnstange (58) am Ende des Rückhubes auf einen Anschlag (43) des Druckerzeugergehäuses (39) trifft. Hierdurch werden Beschädigungen von Getriebe (61) und Motor (60) verhindert.

Der Druckerzeuger (35) ist in einer hydraulischen Fahrzeug-Bremsanlage mit einer Einrichtung zur Begrenzung von Antriebsschlupf vorgesehen.

FIG. 3



EP 0 413 949 A1

Stand der Technik

Die Erfindung geht aus von einem Druckerzeuger nach der Gattung des Hauptanspruchs. Es ist schon ein solcher Druckerzeuger aus der DE-OS 37 07 068 (Figur 2) bekannt, bei dem die Zahnstange bei einem Arbeitshub lediglich kraftschlüssig am Kolben angreift. Zur Rückstellung des Kolbens in seine Ausgangsstellung ist eine Schraubendruckfeder vorgesehen. Diese ist gleichachsig zum Kolben angeordnet und vergrößert somit die axiale Baulänge des Druckerzeugers. Die Rückstellung des Kolbens wird durch den hohen hydraulischen Druck im Bremssystem unterstützt. Während der Rückhub des Kolbens durch einen Anschlag begrenzt ist, trifft die beschleunigte Zahnstange mit ihrem anderen Ende auf den Kolben eines zweiten Druckerzeugers. Dadurch wird der Antriebsmotor hohen Verzögerungskräften ausgesetzt.

Vorteile der Erfindung

Der erfindungsgemäße Druckerzeuger mit den kennzeichnenden Merkmalen des Hauptanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, daß einerseits dessen axiale Baulänge verringert wird und andererseits nach dem Anschlagen des Kolbens die Entkopplung vom Antrieb eine Beschädigung von Getriebe und Motor verhindert. Außerdem wird durch die Verwendung des Getriebes zwischen dem mit großer Drehzahl betriebenen Motor und dem mit geringer Drehzahl angetriebenen Ritzel der Einsatz eines kleinen, gewichtssparenden Elektromotors möglich. Mittels dieses die Drehzahl des Antriebsmotors untersetzenden Getriebes ist eine feinfühligere Regelung des mit dem Plungerkolben erzeugten Druckes erzielbar.

Durch die in den Unteransprüchen aufgeführten Maßnahmen sind vorteilhafte Weiterbildungen und Verbesserungen des im Hauptanspruch angegebenen Druckerzeugers möglich.

Die im Anspruch 2 gekennzeichnete Ausgestaltung hat zum einen den Vorteil, daß die Spiralfeder an einem bei einem Kolbenhub wenige Umdrehungen ausführenden Getriebeteil angreift und daher relativ klein ausgebildet sein kann. Zum anderen ist der Freilauf an einer Stelle angeordnet, an der nahezu das gesamte Zahnradgetriebe sowie der Motor vom schlagartig abgebremsten Kolben mit Zahnstange abtrennbar sind.

Durch die im Anspruch 3 angegebene Anordnung wird nicht nur eine günstige Montage der Bauteile, sondern auch ein in sich geschlossener, durch die Vorspannung der Spiralfeder hervorgerufener Kraftfluß in einem Gehäuseteil erzielt.

Die im Anspruch 4 gekennzeichnete Maßnah-

me ist vorteilhaft, weil sie das Vorspannen der Spiralfeder erleichtert.

5 Zeichnung

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in der Zeichnung vereinfacht dargestellt und in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert. Es zeigen Figur 1 schematisch eine hydraulische Fahrzeug-Bremsanlage mit einer Druckerzeugereinheit, Figur 2 die Einheit mit einem Druckerzeuger im Schnitt entlang der Linie II - II in Figur 3 mit gegenüber Figur 1 vergrößertem Maßstab und Figur 3 eine Ansicht auf den Druckerzeuger mit seinem Antrieb in Richtung des Pfeiles III in Figur 2 gesehen.

20 Beschreibung des Ausführungsbeispiels

Das in Figur 1 dargestellte Schema einer hydraulischen Fahrzeug-Bremsanlage 10 zeigt einen pedalbetätigbaren Hauptbremszylinder 11 zum Erzeugen von Bremsdruck. An den Hauptbremszylinder 11 ist eine Hauptbremsleitung 12 für einen Bremskreis I und eine Hauptbremsleitung 13 für einen Bremskreis II angeschlossen. Die Hauptbremsleitungen 12 und 13 münden in einem Hydroaggregat 14 einer Blockierschutzeinrichtung. Im Bremskreis I führen vom Hydroaggregat 14 Radbremsleitungen 15 und 15.1 sowie 16 und 16.1 zu Radbremszylindern 17 und 18 der Radbremsen 19 und 20 angetriebener Räder einer ersten Fahrzeugachse. Zwischen den Radbremsleitungen 15 und 15.1 sowie 16 und 16.1 liegt eine Druckerzeugereinheit 21 einer Einrichtung 22 zur Begrenzung von Antriebsschlupf der Räder der ersten Fahrzeugachse. Die Druckerzeugereinheit 21 ist später ausführlich beschrieben. Im Bremskreis II sind Radbremsleitungen 23 und 24 an das Hydroaggregat 14 angeschlossen. Die Radbremsleitungen 23 und 24 führen zu Radbremszylindern 25 und 26 der Radbremsen 27 und 28 nicht angetriebener Räder einer zweiten Fahrzeugachse. Außerdem ist ein elektronisches Steuergerät 29 zum Überwachen des Raddrehverhaltens sowie zum Ansteuern des Hydroaggregats 14 zum Zwecke des Blockierschutzes oder der Druckerzeugereinheit 21 zur Begrenzung von Antriebsschlupf vorgesehen. Dabei werden im Hydroaggregat 14 im einzelnen nicht dargestellte Magnetventile und eine Rückförderpumpe geschaltet, um bei Blockiergefahr wenigstens eines Rades den Bremsdruck im entsprechenden Radbremszylinder zu senken, zu halten oder zu erhöhen. Beim Auftreten von Antriebsschlupf wenigstens eines der angetriebenen Räder schaltet das Steuergerät 29 über Leitungen 30 und

31 die Druckerzeugereinheit 21 ein, um Bremsdruck in den entsprechenden Radbremszylinder einzusteuern und die Drehzahl der angetriebenen Räder zu synchronisieren.

Die Druckerzeugereinheit 21 weist je einen dem jeweiligen Radbremszylinder 17 bzw. 18 zugeordneten Druckerzeuger 34 bzw. 35 auf. Da die Druckerzeuger 34, 35 baugleich ausgebildet und symmetrisch zu einer Achse A-A angeordnet sind, ist in den Figuren 2 und 3 die detaillierte Darstellung und die nachfolgende Beschreibung auf den an die Radbremsleitungen 16 und 16.1 angeschlossenen Druckerzeuger 35 beschränkt.

Der Druckerzeuger 35 hat ein im wesentlichen aus einem Gehäuseteil 36, einem Anschlußkopf 37 und einem Getriebegehäuse 38 bestehendes Gehäuse 39. Das Gehäuseteil 36 weist eine zylindrische Bohrung 40 auf, in der ein Hohlzylinder 41 passend längsgeführt ist. An ihrem vom Anschlußkopf 37 abgewandten Ende ist die Bohrung 40 durch eine mit einem Sprengring 42 gesicherte Anschlaghülse 43 begrenzt.

An seinem der Anschlaghülse 43 zugewandten Ende ist der Hohlzylinder 41 mit einem gleichachsig verlaufenden Plungerkolben 46 kleinen Durchmessers und relativ großer axialer Länge verbunden. Der vom Hohlzylinder 41 in nahezu seiner Gesamtlänge übergriffene Plungerkolben 46 erstreckt sich flüssigkeitsdicht in einen Zylinder 47 zur Aufnahme von Bremsflüssigkeit. Der Zylinder 47 greift in der in Figur 2 wiedergegebenen Ausgangsstellung des Druckerzeugers 35 in den Hohlzylinder 41 und ist mit einem Flansch 48 zwischen dem Gehäuseteil 36 und dem Anschlußkopf 37 gehalten. Innerhalb des Zylinders 47 befindet sich ein rohrförmiges Betätigungsglied 51 für ein Sitzventil 52, welches in einem vom Anschlußkopf 37 und vom Zylinder 47 begrenzten Raum 53 des Druckerzeugers 35 angeordnet ist. An diesen Raum 53 ist eine über die Radbremsleitung 16 zum Hauptbremszylinder 11 der Fahrzeug-Bremsanlage 10 führende Leitungsverbindung 54 sowie eine über die Radbremsleitung 16.1 zum Radbremszylinder 18 führende Leitungsverbindung 55 angeschlossen. Das Sitzventil 52 ist mittels des Betätigungsgliedes 51 in Abhängigkeit von der Stellung des Plungerkolbens 46 betätigbar.

Zum Verschieben des Plungerkolbens 46 ist der Hohlzylinder 41 außen mit einer als Zahnstange wirkenden Verzahnung 58 versehen. Mit der Verzahnung 58 kämmt ein Ritzel 59 eines parallelachsigen, mit einem elektrischen Antriebsmotor 60 verbundenen Zahnradgetriebes 61 (Figur 3). Dieses hat ein erstes Stirnzahnrad 62, an dem ein Ritzel 63 des Antriebsmotors 60 angreift. Das vielzahnige Stirnzahnrad 62 ist drehfest mit einem zweiten Stirnzahnrad 64 geringer Zähnezahl verbunden, welches im Eingriff mit einem auf einem Wellenab-

schnitt 65 der Ritzelwelle 66 gelagerten dritten, ebenfalls vielzahnigen Stirnzahnrad 67 im Eingriff steht. Zwischen diesem Stirnzahnrad 67 und dem Wellenabschnitt 65 der Ritzelwelle 66 ist ein sogenannter Freilauf 68 angeordnet. Ein derartiger Freilauf 68 ist eine in der Größe eines Nadellagers ausgebildete, selbsttätig drehrichtungsabhängig geschaltete Kupplung, die auch als Klemmkörperfreilauf bezeichnet wird. Der Freilauf 68 überträgt Drehmomente zwischen dem Stirnzahnrad 67 und der Ritzelwelle 66 in einer Drehrichtung.

Die Stirnzahnräder 62, 64 und 67 des Zahnradgetriebes 61 sind im Getriebegehäuse 38 angeordnet; die Welle 66 des Ritzels 59 erstreckt sich dagegen sowohl im Getriebegehäuse 38 als auch im Gehäuseteil 36 des Druckerzeugergehäuses 39. Die Welle 66 ist im Getriebegehäuse 38 und im Gehäuseteil 36 mit Wälzlager 71 und 72 gelagert. Konzentrisch zur Längsachse der Ritzelwelle 66 befindet sich getriebeseitig im Gehäuseteil 36 eine Ausnehmung 75, in der eine Spiralfeder 76 aufgenommen ist. (Weil in Figur 2 die Spiralfeder 76 des Druckerzeugers 35 nicht sichtbar hinter dem Ritzel 59 im Gehäuseteil 36 liegt, ist dieses in der oberen Hälfte der Figur aufgebrochen und die entsprechende, dem Druckerzeuger 34 zugeordnete Spiralfeder wiedergegeben). Diese ist mit ihrem äußeren Federende 77 formschlüssig am Gehäuseteil 36 verankert. Mit ihrem inneren Federende 78 greift die Spiralfeder 76 an einem in die Welle 66 des Ritzels 59 eingepreßten Kerbstift 79 an.

Die nur wenige Windungen aufweisende Spiralfeder 76 dient zum Rückstellen des Plungerkolbens 46 nach einem Hub. Um ein rückstellendes Drehmoment zu erzeugen, muß die Spiralfeder 76 auf folgende Weise vorgespannt werden: Das im Getriebegehäuse 38 gelagerte Wellenende 82 der Ritzelwelle 66 ist mit einem Innensechskant 83 zum Angriff eines entsprechenden Steckwerkzeuges ausgestattet. Mit dem durch eine Bohrung 84 im Getriebegehäuse 38 einfühzbaren Werkzeug wird die Spiralfeder 66 durch Drehen im Gegenuhrzeigersinn (bezogen auf Figur 2) vorgespannt. Anschließend wird der Hohlzylinder 41 in die Bohrung 40 des Gehäuseteils 36 eingeführt und die Verzahnung 58 in Eingriff mit dem Ritzel 59 gebracht. Danach wird die Anschlaghülse 43 in die Bohrung 40 eingefügt und mit dem Sprengring 42 gesichert. Aufgrund der Vorspannung der Spiralfeder 76 bewegt das Ritzel 59 den Hohlzylinder 41 gegen die Anschlaghülse 43. Hierdurch ist eine weitere Entspannung der Spiralfeder 76 ausgeschlossen. Das Werkzeug kann außer Eingriff mit der Ritzelwelle 66 gebracht und die Bohrung 84 im Getriebegehäuse 38 durch eine Kappe 85 verschlossen werden.

Die Funktionsweise des Druckerzeugers 35 ist folgende: Im normalen Fahrbetrieb befindet sich

der Plungerkolben 46 in seiner in Figur 2 gezeichneten Ausgangsstellung, so daß das Sitzventil 52 offen und der Druckweg zwischen dem Hauptbremszylinder 11 und dem Radbremszylinder 18 frei ist. Bei Betriebsbremsungen und Blockierschutzbremsungen kann daher Bremsdruck im Radbremszylinder 18 aufgebaut bzw. abgebaut werden. Dagegen wird der Druckerzeuger 35 dann wirksam, wenn das Steuergerät 29 beim Anfahren und Beschleunigen des Fahrzeugs Antriebschlupf am der Radbremse 20 zugeordneten Antriebsrad des Fahrzeugs feststellt. Das Steuergerät 29 schaltet nun den Antriebsmotor 60 des Druckerzeugers 35 ein. Der Motor 60 bewegt nun über das Zahnradgetriebe 61 und das in die Verzahnung 58 des Hohlzylinders 41 angreifende Ritzel 59 den Plungerkolben 46 aus seiner Ausgangsstellung. Am Beginn des Arbeitshubes bewirkt der Plungerkolben 46 das Schließen des Sitzventils 52. Damit ist der Druckweg zum Hauptbremszylinder 11 unterbunden. Im weiteren Verlauf der Hubbewegung des Plungerkolbens 46 verdrängt dieser Bremsflüssigkeit aus dem Zylinder 47 durch die Radbremsleitung 16.1 in den Radbremszylinder 18 und baut dort Bremsdruck auf.

Während dieses Arbeitshubes des Plungerkolbens 46 ist der Freilauf 68 unwirksam, d. h. er überträgt Drehmoment zwischen dem Stirnzahnrad 67 und der Welle 66 des Ritzels 59. Außerdem wird während des Arbeitshubes die einerseits an der Welle 66 des Ritzels 59 und andererseits am Gehäuseteil 36 angreifende Spiralfeder 67 über ihre montageseitige Vorspannung hinaus gespannt. Die Kolbenbewegung wird mit dem Erreichen synchronen Drehverhaltens der angetriebenen Fahrzeugräder beendet.

Am Ende des Beschleunigungsvorganges wird der Plungerkolben 46 in seine Ausgangsstellung zurückgeführt. Dabei wirken der hohe hydraulische Bremsdruck sowie die Spannkraft der Spiralfeder 46 rückstellend auf den Plungerkolben 46. Damit jedoch die Rückführung des Plungerkolbens 46 nicht schlagartig erfolgt, wird der Antriebsmotor 60 vom Steuergerät 29 mit vermindertem Drehmoment in Antriebsdrehrichtung geschaltet (wie beim Arbeitshub), damit die Motorkraft die Rückstellkraft mindert. Damit wird der Antriebsmotor 60 während des Rückhubs des Plungerkolbens 46 als Rücklaufbremse eingesetzt.

Am Ende des Rückhubes öffnet der Plungerkolben 46 durch Angriff am Betätigungsglied 51 das Sitzventil 52 und gibt den Druckweg zwischen dem Hauptbremszylinder 11 und dem Radbremszylinder 18 wieder frei.

Unmittelbar darauf trifft der Hohlzylinder 41 auf die Anschlaghülse 43 und wird schlagartig abgebremst. Gleichzeitig wird nun der Freilauf 68 wirksam, welcher die rotierenden trägen Massen des

Antriebsmotors 60 sowie des Zahnradgetriebes 61 vom Ritzel 59 abkuppelt und deren Auslaufen ermöglicht. Eine Zerstörung des Motors 60 oder des Zahnradgetriebes 61 ist damit verhindert. Diese Maßnahme ist besonders dann wirkungsvoll, wenn beim Rückhub des Plungerkolbens 46 die bremsende Wirkung des Antriebsmotors 60 z. B. durch Stromausfall oder durch Einbremsen durch den Fahrzeuglenker oder durch Abschalten des elektrischen Bordnetzes des Fahrzeugs beim Antriebschlupf Begrenzungsbetrieb unterbleibt.

Ansprüche

1. Elektromotorisch antreibbarer Druckerzeuger für eine hydraulische Fahrzeug-Bremsanlage, mit einem Plungerkolben, mit einer mit dem Kolben wenigstens mittelbar verbundenen Zahnstange, mit einem mit der Zahnstange kämmenden, vom Antriebsmotor angetriebenen Ritzel sowie mit einer den Plungerkolben gegen einen Anschlag rückstellenden Feder, dadurch gekennzeichnet, daß die Feder als Spiralfeder (76) ausgebildet ist, welche an einem Zahnradgetriebe (61) angreift, das zwischen dem Ritzel (59) und dem Antriebsmotor (60) angeordnet ist, und daß ein Freilauf (68) im Antriebsstrang zwischen dem Antriebsmotor (60) und der Zahnstange (Verzahnung 58) vorgesehen ist.
2. Druckerzeuger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Spiralfeder (76) einerseits am mit der Zahnstange (Verzahnung 58) kämmenden Ritzel (59) und andererseits am Druckerzeugergehäuse (Gehäuseteil 36) angreift, während der Freilauf (68) zwischen einem Wellenabschnitt (65) des Ritzels (59) und einem auf dem Wellenabschnitt sitzenden Zahnrad (67) des Getriebes (61) angeordnet ist.
3. Druckerzeuger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß die Spiralfeder (76) unter Vorspannung in eine Ausnehmung (75) eines die Zahnstange (Verzahnung 58), einen die Rückstellung der Zahnstange begrenzenden Anschlag (Anschlaghülse 43) und das Ritzel (59) aufnehmenden Teils (36) des Druckerzeugergehäuses (39) eingefügt und mit ihrem äußeren Federende (77) formschlüssig am Gehäuseteil (36) verankert ist.
4. Druckerzeuger nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein Wellenende (82) des Ritzels (59) für den Angriff eines Werkzeugs zum Spannen der Spiralfeder (76) ausgebildet ist.

FIG. 1

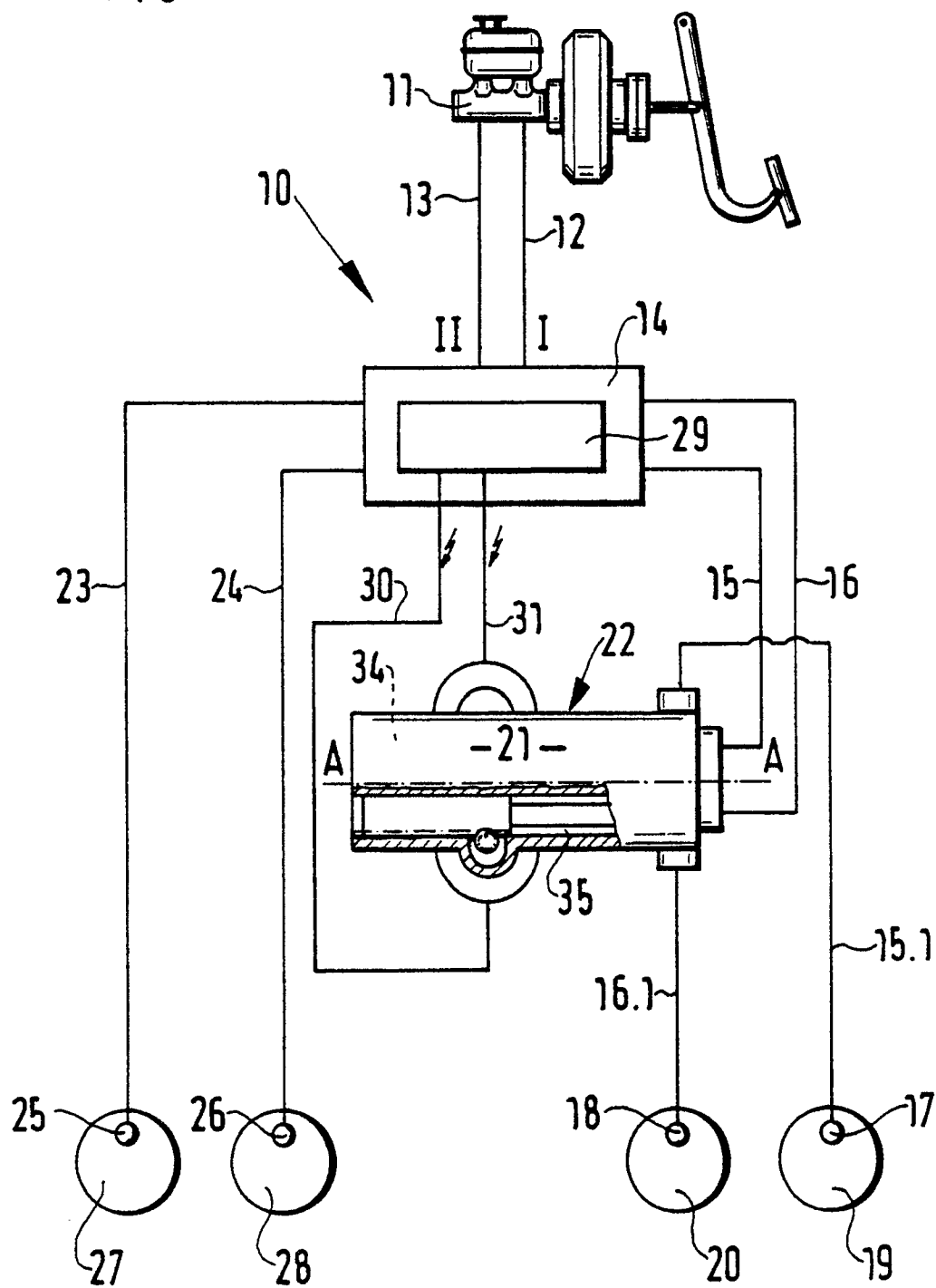
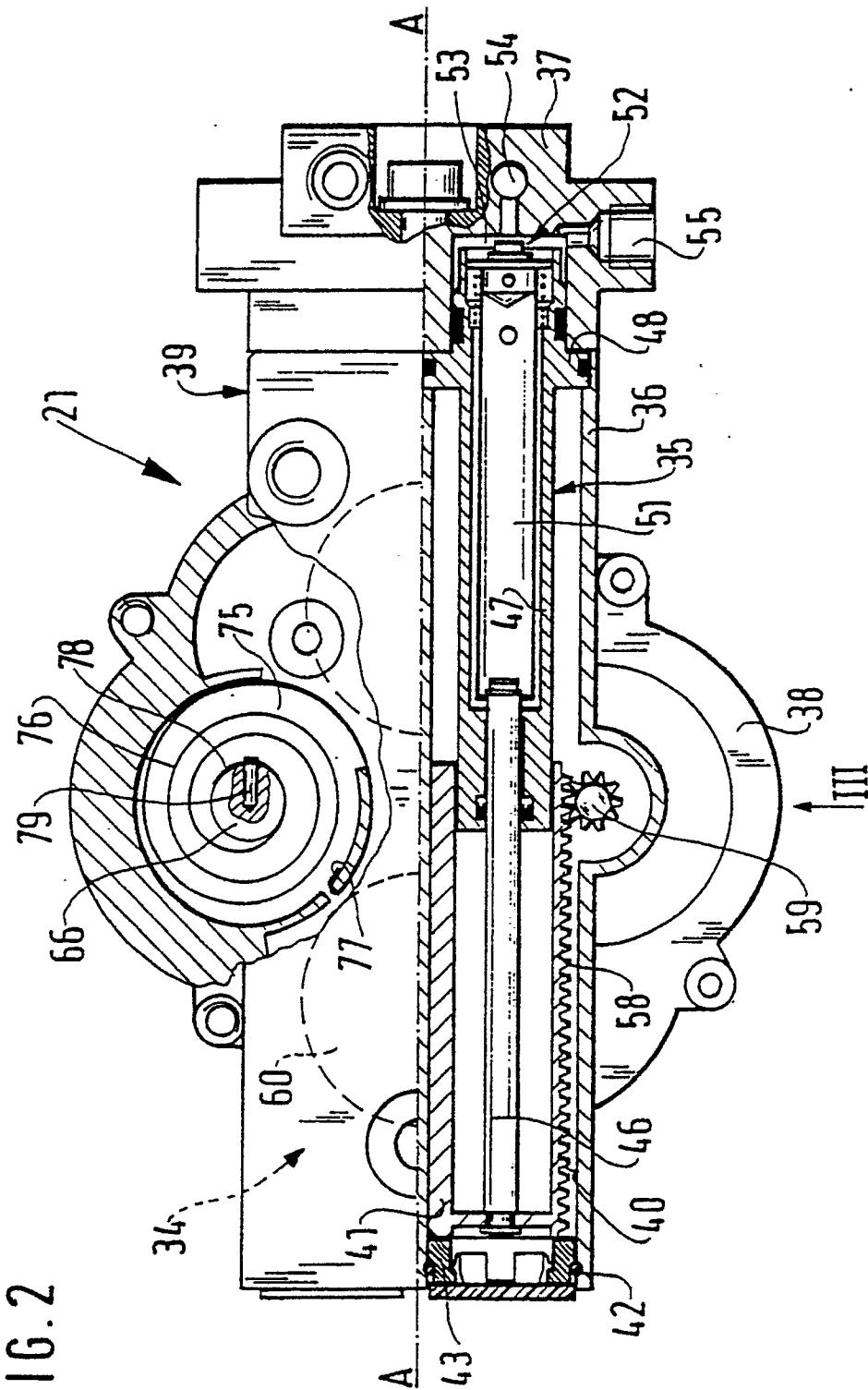
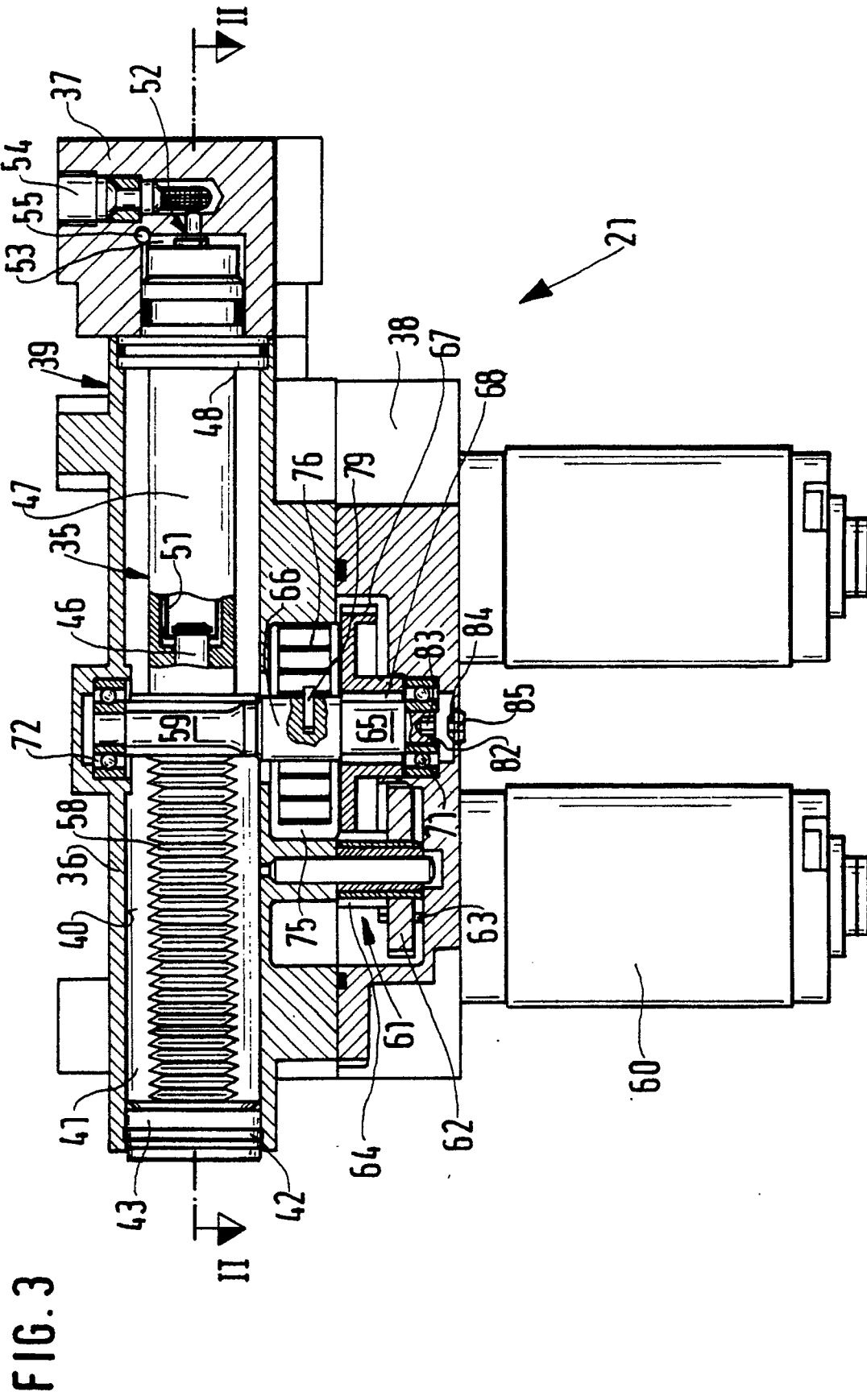


FIG.2







Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 90 11 3534

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE					
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)		
Y,D	DE-A-3 707 068 (ROBERT BOSCH) * Spalte 5, Zeile 63 - Spalte 6, Zeile 53; Figur 2 * - - - -	1-3	B 60 T 8/32		
Y,A	US-A-4 756 391 (AGARWAL ET AL.) * Spalte 5, Zeile 57 - Spalte 7, Zeile 68; Figuren 2, 3 * - - - -	1-3,4			
A	US-A-3 549 210 (BIRGE ET AL.) * Spalte 7, Zeile 1 - Spalte 8, Zeile 3; Figur 2 * - - - -	1			
A	DE-A-3 437 994 (KUGELFISCHER GEORG SCHÄFER) * Seite 7, Zeile 27 - Seite 10, Zeile 14; Figur * - - - -	1			
A	EP-A-0 317 303 (LUCAS INDUSTRIES) * Zusammenfassung; Figuren * - - - -	1			
A	GB-A-2 212 574 (GENERAL MOTORS) * Zusammenfassung; Figuren 3A, 3B * - - - - -	1			
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt					
Recherchenort		Abschlußdatum der Recherche	Prüfer		
Den Haag		30 November 90	MEIJS P.C.J.		
<table border="0"><tr><td>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</td><td>E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</td></tr></table>				KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze	E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument				